

CAUE27

Conseil
d'Architecture,
d'Urbanisme et
d'Environnement
de l'Eure

Cycle de formation PLU MODE D'EMPLOI

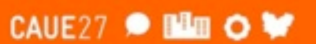
Thème 3 – 11 septembre 2013

ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

La place de la voiture dans nos modes d'habiter

Communauté de Communes du Canton d'Etrépagny





RAPPEL DU CYCLE DE FORMATION



Journée 1 : 29 mai 2013
LES OUTILS DU PLU

Journée 2 : 28 juin 2013
LES FORMES DES VILLAGES

Journée 3 : 15 janvier 2013
ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?
La place de la voiture dans nos modes d'habiter

Journée 4 : 25 octobre 2013
FISCALITE ET FONCIER



DEROULEMENT DE LA JOURNEE



1. Retour sur la journée précédente

2. Routes ou espaces publics…
   - rouler
   - habiter
   - se promener

3. Ateliers de mise en pratique



RETOUR SUR LA JOURNEE PRECEDENTE

Thème 2 : les formes des villages

Prendre en compte la forme du village pour l'implantation d'un nouveau quartier

- La topographie influe sur la forme des villages
- La forme des villages est le résultat de dynamiques d'évolution différenciées et est une caractéristique identitaire des villages
- Quelles dynamiques d'évolution passées, quelle évolution future ?

La composition de la forme urbaine

- Il y a 3 composantes principales à la forme urbaine : l'espace public, le parcellaire, le bâti.
- On distingue 4 types de formes urbaines (le diffus, le lotissement, le bourg rural, le centre urbain) : quel vivre ensemble pour chacun ?

Les motifs de la forme urbaine

- Les espaces publics de liaison : voirie, eau, électricité…
- Les espaces publics structurants : parcs, placettes…
- Les deux en un : noues, fossés…

ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Préambule





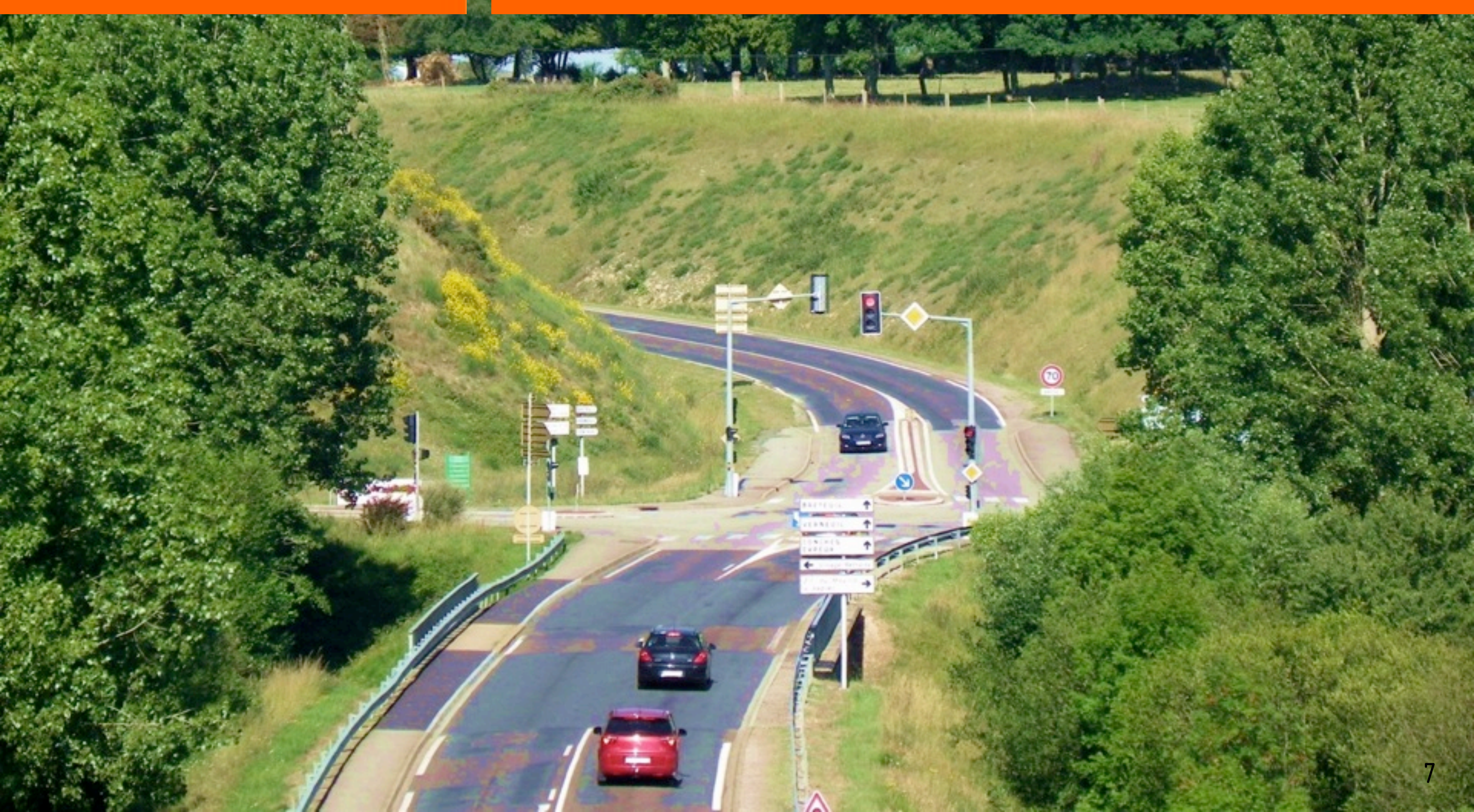
ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

SOMMAIRE

- rouler
  - caractéristiques du réseau viaire
  - vitesse & urbanisation
- habiter
  - les bourgs
  - l'urbanisation linéaire, traditionnelle ou contemporaine
  - les extension urbaines
- se promener
  - accueillir
  - proposer des activités d'itinérance

ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Rouler





ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Rouler

RÉSEAU ROUTIER
Caractéristiques locales

Un réseau principal développé

- maillage homogène : les départementales reliant les Thilliers / La Neuve Grange, Boisement / Morgny, Saussay / Etrépagny, Etrépagny / Heudicourt

- un axe majeur : La RN 14 reliant Rouen à Paris,
  - traverse le canton au sud
  - un axe à fort passage routier
  - Peu d'impacts économiques

- hérité du XVIIIème siècle



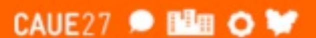
ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Rouler

RÉSEAU ROUTIER
Caractéristiques locales

Un réseau secondaire très développé mais peu fréquenté

- la conséquence d'une présence de hameaux malgré un habitat traditionnel plutôt groupé
- un réseau hérité, coûteux et difficilement modernisable
- une contrainte de gestion pour la collectivité et un point de discorde potentiel avec l'administré
  - coût d'entretien
  - sécurité du réseau
  - confort de l'usager
- un important réseau viabilisé, support favorable au développement de l'urbanisme linéaire et au mitage paysager
- un support favorable à l'itinérance touristique (vélo notamment)



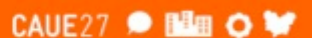
ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Rouler

RÉSEAU ROUTIER
Caractéristiques locales

Un réseau tertiaire (chemins ruraux) très peu présent

- un réseau non continu
- un linéaire peu développé du fait la l'importance du réseau secondaire (difficulté, par exemple, de tracer des boucles de randonnées qui n'empruntent pas de voies carrossables)
- un réseau favorable à la randonnée pédestre à préserver de l'artificialisation (minéralisation due à l'urbanisation notamment)



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Rouler

RÉSEAU ROUTIER
Caractéristiques locales

RÉSEAU ROUTIER : FORCES & FAIBLESSES

- un réseau principal hérité du passé dont il convient de conserver la fonctionnalité
- un maillage secondaire surdimensionné favorable à l'étalement urbain
- un réseau secondaire et tertiaire peu fréquenté support idéal de l'itinérance touristique
- un réseau tertiaire (chemins de terre) à protéger de l'artificialisation



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Rouler

VITESSE & URBANISATION

Un réseau vieux d'un millénaire créé pour le déplacement, à l'origine à pied et par traction animale, et modernisé récemment pour les véhicules à moteur.

Vitesses	Usages	Constructibilité riveraine
90 km/h	route : – véhicules rapides (VL, PL, motos) – tracteurs, mobylette, vélos (tolérés) bas-côté : **pas de piétons**	**fortement déconseillée**
70 km/h	idem	**fortement déconseillée**
50 km/h	route : tout véhicule bas côté & trottoir aménagé : pour les piétons	conseillée
30 km/h	voirie partagée entre VL, vélos, PL tolérés	fortement conseillée



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Rouler

VITESSE & URBANISATION

NB : accidentologie routière

Au dessus de 50 km/h un accrochage avec un piéton est considéré comme mortel à coup sûr.

Dans le cas de la photo ci contre, la limitation à 70 km/h de ce tronçon de route départementale est destinée à réduire la fréquence des accrochages entre un véhicule roulant et un véhicule sortant d'une propriété riveraine. Cette limitation de vitesse a peu d'incidence sur la dangerosité d'un accrochage entre deux véhicules.



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Rouler

VITESSE & URBANISATION

Pour des raisons de sécurité des personnes, l'urbanisation le long d'une voie à plus de 50 km/h n'est envisageable que par le biais d'une urbanisation groupée reliée à la route par des accès routiers limités et aménagés (carrefour).



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Rouler

VITESSE & URBANISATION

Cas particuliers : sur le réseau secondaire, les contraintes topographiques particulières induisent des vitesses usuelles très faibles, sans besoins de recours à une règlementation routière particulière.

Tracé sinueux, faible largeur de chaussée, revêtement médiocre, pentes éventuelles, absence d'éclairage public et environnement habité sont des atouts majeurs pour la sécurité des habitants.



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Rouler

RÉSEAU ROUTIER
Vitesse & urbanisation

- l'urbanisation linéaire le long d'une voie à plus de 50 km/h est fortement déconseillée :
  - risque accru d'accidents
  - atteinte à la qualité du cadre de vie du futur habitant,
  - augmentation des temps de déplacement.

- seules des caractéristiques topologiques particulièrement contraignantes (faible largeur de voirie, virages, pentes) du réseau secondaire et sa faible fréquentation peuvent légitimer une urbanisation ponctuelle.

CAUE27

ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Habiter





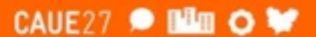
ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Habiter

LES BOURGS
Aller à pied à l'école

Le principal intérêt des bourgs pourvus d'équipements, de commerces et/ou services est de permettre de limiter la dépendance à la voiture.
Cette liberté est particulièrement favorable aux personnes les plus fragiles :
- enfants et adolescents,
- personnes âgées,
- personnes à revenus limités.

Elle participe également au confortement de l'activité commerciale locale.

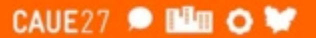


ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Habiter

LES BOURGS
Aller à pied à l'école

Importance stratégique du choix des parcelles à ouvrir à l'urbanisation pour le développement ou le maintien d'un pôle de services et/ou de commerce local : exemple des 2 Lyres



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Habiter

LES BOURGS
Aller à pied à l'école

Action sur les espaces déjà urbanisés :

- valorisation des liaisons piétonnes existantes,
- réflexion à l'échelle de la commune,
- anticipation par utilisation des outils fonciers à disposition,
- liaison de l'existant aux futurs secteurs à urbaniser



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Habiter

LES BOURGS
Aller à pied à l'école

Anticipation sur les futures zones à urbaniser :

- repenser la place de la voiture (voie, stationnement)
- rendre les espaces communs accessibles à tous
- raccourcir au mieux les trajets piétons dans la conception



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Habiter

LES « VILLAGES-ROUTES »
Relier les quartiers
restaurer l'unité villageoise

Les « Villages-routes » sont des villages :

- dont l'urbanisation groupée s'échelonne majoritairement le long d'une voie départementale plus ou moins fréquentée (Le Thil, Hacqueville…),
- dont l'urbanisation du centre-village s'est considérablement distendue du fait de la construction périphérique d'un quartier (Saussay…)









ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Habiter

LES « VILLAGES-ROUTES »
Relier les quartiers
restaurer l'unité villageoise

L'impact de la voie routière est souvent négative :

- sentiment d'insécurité lié à la circulation,
- banalisation paysagère et lisibilité difficile du tissu urbain(localisation des édifices publics par exemple),
- aménagement urbain et paysager rendu couteux par l'importance des linéaires à investir et difficile du fait des fortes contraintes routières.









ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Habiter

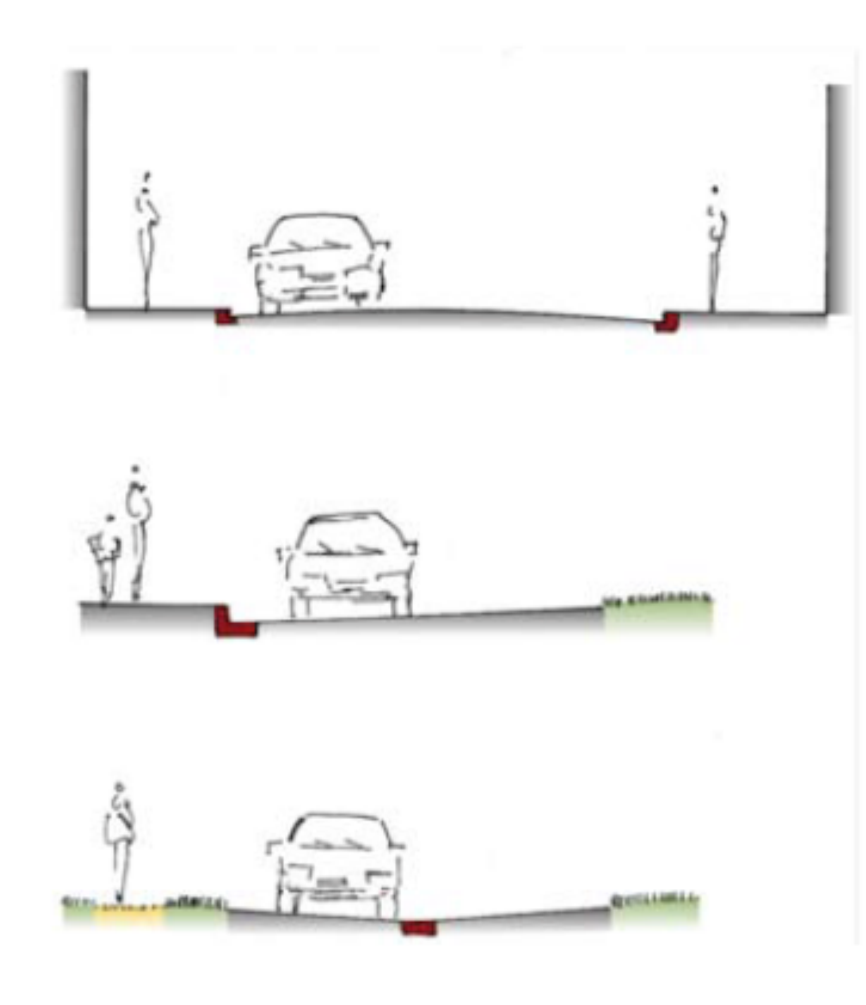
LES « VILLAGES-ROUTES »
Relier les quartiers
restaurer l'unité villageoise

Charte sur le Pays du Vexin Normand : « Pour bien construire en Pays du Vexin Normand »

Des conseils intéressants sur l'aménagement des voies

Les villages-routes rencontrent des problématiques particulières

➔ Quel relai pour faire vivre la charte et traduire les recommandations à l'opérationnel ?





ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Habiter

LES HAMEAUX
Lotir les dent creuses
S'intégrer à l'identité rurale

L'urbanisation diffuse des hameaux représente un risque accru de banalisation des paysages :

- maison de constructeur dépourvue de caractéristiques propres à l'architecture traditionnelle,
- implantation en centre de parcelle, sur de vastes terrains (ANC),
- construction de clôtures (végétales ou minérales) à caractère périurbain (thuyas, portails, barrières, murs et piliers ...),
- personnalisation à outrance (la maison « individuelle » = se distinguer du voisin !).





ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Habiter

LES HAMEAUX
Lotir les dent creuses
S'intégrer à l'identité rurale

L'espace public traditionnel des hameaux est composé d'un nombre limité d'éléments :

- la voirie,
- les bas-cotés en herbe, avec ou sans fossés,
- les clôtures agricoles : haies d'essences locales, pieux et fils barbelés (les murs sont quasi inexistants),
- les réseaux aériens.

L'urbanisation d'un terrain amène à rajouter, au moins, un élément : l'accès à la parcelle.



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Habiter

LES HAMEAUX
Lotir les dent creuses
S'intégrer à l'identité rurale

L'urbanisation des seules dents creuses dans des hameaux possédant déjà de fortes structures paysagère permet de limiter le risque de banalisation. Ce droit d'urbaniser pourrait s'accompagner d'une obligation de conservation des éléments paysagers préexistants à fort intérêt environnemental (haies, bosquet, mares, perspectives...) : pour le vendeur, pour l'acheteur.



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

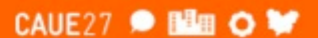
Habiter

LES HAMEAUX
Lotir les dent creuses
S'intégrer à l'identité rurale

S'intégrer à l'identité rurale pourrait également se traduire règlementairement par quelques prescriptions standards :

- conserver les structures paysagères préexistantes (haies, mares…),
- limiter l'appropriation du bas-côté au seul accès à la parcelle,
- respecter une entrée de parcelle aux dimensions standards permettant au moins une place de stationnement extérieure,
- imposer des clôtures par haies d'essences locales sur emprise parcellaire, doublées ou non de clôture type grillage à l'intérieur de la parcelle





ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Habiter

LES BOURGS
Aller à pied à l'école

- privilégier l'urbanisation groupée confortant les bourgs pourvus de commerces et services
- encadrer leur insertion urbaine par des orientations d'aménagement et de programmation adaptées

LES « VILLAGES-ROUTES »
Relier les quartiers
restaurer l'unité villageoise

- reconquérir l'espace routier par le biais d'aménagements urbains adaptés

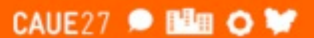
LES HAMEAUX
Lotir les dent creuses
Respecter l'identité rurale

- limiter l'urbanisation diffuse des hameaux aux parcelles possédant des structures paysagères
- proposer au futur habitant un cahier simplifié de recommandations permettant de préserver l'identité rurale locale.

ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Se promener





ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Se promener

ACCUEILLIR

Routes et chemins sont les premiers outils de connaissance d'un territoire. La qualité de certains espaces traversés permettent de « fixer » positivement l'attention du visiteur.

Exemples : les entrées de bourg et les cœurs de village aménagés.





ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Se promener

ACCUEILLIR

Les routes départementales constituent le support adapté pour doter le canton d'une carte de visite hautement qualitative.
Exemple : la plantation de doubles alignements d'arbres (public) et de haies bocagères (privées) en entrée de canton sur la RD 830.





ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Se promener

ACCUEILLIR

Les départementales donnent à voir les principaux pôles économiques du canton.
Comment affirmer la qualité de ces axes-vitrines en valorisant :

- l'axe routier, dans sa dimension paysagère ?
- une visibilité positive des entreprises riveraines ?



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Se promener

PROPOSER DES ACTIVITÉS D'ITINÉRANCE

Le canton est au carrefour de trois sites touristiques majeurs :

- Lyons la Forêt
- Les Andelys
- Gisors et la vallée de l'Epte

Nécessité d'une réflexion à l'échelle inter-cantonale

Potentiel touristique axé sur l'itinérance



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Se promener

PROPOSER DES ACTIVITÉS D'ITINÉRANCE

L'économie touristique d'un territoire repose sur 3 types d'équipement :

- hébergement,
- restauration,
- activités.

Le réseau de voie secondaire est un support potentiel mais insuffisamment valorisé :

- peu fréquenté,
- carrossable,
- bien maillé.



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

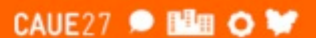
Se promener

PROPOSER DES ACTIVITÉS D'ITINÉRANCE

Ces caractéristiques le rendent particulièrement adapté aux activités de vélos, voire à des pratiques plus attractives comme l'attelage de loisirs.

Mais circuits, balisages, thématiques de visites et infrastructures d'accueil (tables de pique-nique, panneaux...)restent à mettre en œuvre.

Importance de la mise en valeur du petit patrimoine local.



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Se promener

ROUTES ET ACCUEIL D'ACTIVITÉS

ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE & ÉCONOMIQUE

- le réseau de voies secondaires constitue un support potentiellement adapté au développement d'activités d'itinérance touristique comme le vélo ou l'attelage

Au delà des actions de valorisation des entrées de bourg et des centres-villages, quelles actions peuvent être mises en œuvre par l'intercommunalité et les communes pour valoriser cet axe vitrine, d'une part, et développer de nouvelles stratégies d'accueil touristique d'autre part.

Ces actions peuvent-elles avoir un impact sur les documents de planification ?

ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Synthèse





ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Synthèse

LÉGITIMITÉ À CONSTUIRE

- en agglomération (50 km/h) ou en hameau à forte contraintes topologiques
- en continuité immédiate de bourgs pourvus de commerces et services, des opérations groupées encadrées par des orientations d'aménagement confortant la structure urbaine existante
- en diffus, dans les hameaux possédant des structures paysagères favorables, selon des prescriptions réglementaires destinées à préserver l'identité rurale locale



ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

Synthèse

APPLICATION DE LA CHARTE DU PAYS DU VEXIN NORMAND

- proposer des aménagements qualitatifs et adaptés des pôles urbanisés traversés par une voie routière fréquentée
- conforter et maîtriser l'évolution des axes « vitrine » du canton
- développer une approche intercommunale afin d'examiner les possibilités de mutualisation dans la réflexion et la réalisation des travaux d'aménagement

DES PISTES D'ACTION À DÉVELOPPER

- la valorisation du réseau de routes secondaires comme support au développement de nouvelles itinérances touristiques



CAUE27

Conseil
d'Architecture,
d'Urbanisme et
d'Environnement
de l'Eure

Cycle de formation PLU MODE D'EMPLOI

Thème 3 – 11 septembre 2013

ROUTES OU ESPACES PUBLICS ?

La place de la voiture dans nos modes d'habiter

Communauté de Communes du Canton d'Etrépagny

